

## ВПЛИВ СВІТОВОЇ ФІНАНСОВОЇ КРИЗИ НА СТАН ТА ВЗАЄМОДІЮ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТА МЕТАЛУРГІЙНОГО КОМПЛЕКСІВ УКРАЇНИ

*Пономарьова Т.В., здобувач*

*Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна*

Розглянуто основні моменти співпраці металургійного та залізничного комплексів України в умовах кризи. Визначено ключові напрямки взаємодії цих видів діяльності для подолання промислової кризи.

**Ключові слова:** металургійний комплекс; залізничний транспорт, світова фінансова криза, промисловий спад.

**Вступ.** Враховуючи роль, місце і значення української металургії в економіці країни, нинішні тенденції її стагнаційного розвитку дають підставу говорити про системну економічну проблему, що поширюється на решту суміжних видів діяльності і сфер національної економіки. Не залишається осторонь від кризових тенденцій і сектор вантажоперевезень, оскільки транспорт належить до ключових видів діяльності економіки і значною мірою залежить від динаміки економічних процесів.

В умовах кризи, окрім необхідності ревізії інвестиційних програм самих металургів, перегляду планових обсягів надходження валютної виручки країни, очевидної ескалації соціальної напруженості внаслідок вірогідних масових звільнень, слід звернути увагу на те, що стан металургії позначається на інших видах діяльності вітчизняної економіки, зокрема, на транспортній сфері. При цьому, серед видів транспорту найбільш вразливим виявляється залізничний транспорт як головний перевізник металургійних вантажів в технологічному ланцюжку виробництва і доставки готової продукції. В умовах економічної кризи і зниження обсягів вантажоперевезень навіть незначне відносне зниження вантажопотоку (на 1 %) для залізниці обчислюватиметься мільярдними втратами.

**Постановка задачі.** Складна ситуація в українській економіці в умовах глобальної фінансової кризи суттєво торкнулася найважливіших видів діяльності економіки країни та змусила підприємства до пошуку адекватних заходів щодо оптимізації роботи та організації ефективної співпраці з клієнтами. Тому виникла необхідність повномасштабної координації зусиль стратегічних партнерів на взаємовигідних умовах. У сучасній економічній літературі розглядаються різноманітні варіанти взаємовідносин суб'єктів господарювання, але сьогодні гостро постає питання про поєднання достатньої кількості теорії з практикою [1, 2]. Для цього потрібно дослідити, виділити та обґрунтувати головні напрями взаємодії вітчизняних металургійних підприємств та залізничного транспорту України для мінімізації негативного ефекту наслідків промислової кризи.

**Результати.** Залізничний та металургійний комплекси України мають певні внутрішні проблеми, що загострюються в умовах кризи. Неможливо ізолювати процеси, які здійснюються в цих видах економічної діяльності від

інших економічних процесів. Взаємовідносини між вітчизняним гірничо-металургійним комплексом України та "Укрзалізницею" слід розглядати як систему зі зворотнім зв'язком (рис. 1). Під системою автор розуміє комплекс взаємопов'язаних елементів разом із відносинами між цими елементами, які спільно реалізують певні цілі [1]. Стійка економічна система держави сформується тільки за наявності декількох центрів, які забезпечуватимуть зворотний зв'язок один одному. Проілюструємо взаємозв'язок між залізничним та металургійним комплексами України.

Національна економіка почала відчувати негативні тенденції, пов'язані зі світовою фінансовою кризою (зростання вартості та утруднення отримання зовнішніх запозичень, витік капіталу з країни, зниження попиту на провідних експортних ринках України, наростання негативних очікувань суб'єктів ринку). Фінансова криза поширилась на реальний сектор економіки України. Наслідком цього є зниження темпів економічного розвитку країни.

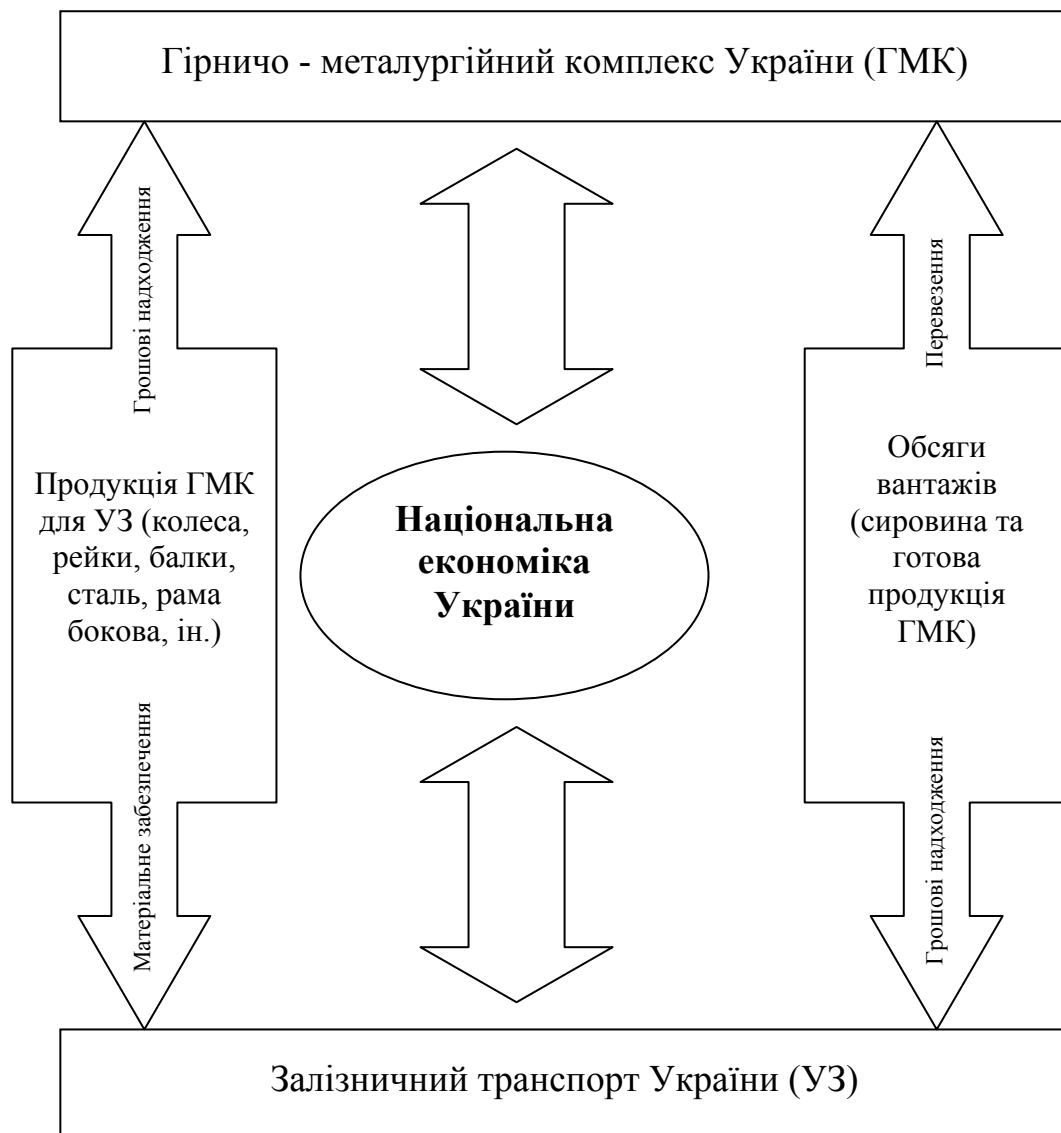


Рис.1. Модель системи взаємовідносин комплексів зі зворотнім зв'язком ГМК – УЗ

Економічна криза в Україні виявилася набагато глибшою, ніж очікували окремі експерти. У листопаді 2008 р. обсяг промислового виробництва, що почав поступово знижуватися в серпні, зменшився на 28,6 % (порівняно з листопадом 2007 р.) – це найбільше падіння із середини 1990-х років. За підсумками січня–листопада 2008 р. зафіксовано падіння обсягів продукції за основними видами промислової діяльності на 0,7 % (табл.1) [5].

Таблиця 1

Темпи приросту (зниження) обсягів продукції промисловості та її галузей у порівняних цінах за основними видами промислової діяльності за січень–листопад 2008 р. в Україні

відсотків

	Листопад 2008 р. до жовтня 2008 р.	Листопад 2008 р. до листопада 2007 р.	Січень– листопад 2008 р. до січня– листопада 2007 р.
Промисловість	-15,2	-28,6	-0,7
Видобувна промисловість	-25,9	-32,1	-0,6
Переробна промисловість, з неї	-15,5	-29,0	-0,7
Виробництво харчових продуктів, напоїв та тютюнових виробів	-8,9	-8,7	-0,6
Легка промисловість	-11,6	-19,1	-2,0
Хімічна та нафтохімічна промисловість	-20,6	-35,2	-3,1
Металургійне виробництво та виробництво готових металевих виробів	-23,5	-48,8	-7,6
Машинобудування	-32,5	-38,8	14,1

Масштаби зменшення обсягів промислового виробництва засвідчили, що Україна знаходиться серед країн, яких торкнулася світова фінансова криза. У вересні, коли промислове виробництво в країні зменшилося на 4,5 %, зниження аналогічного показника в євроні становило 1,6 %, а в США – 2,8 %. Більш того, у деяких країнах спостерігалось зростання: обсяги виробництва в російській промисловості збільшилися на 6,3 % (у вересні 2008 р.), а в китайській – на 8,2 % (у жовтні 2008 р.). Як свідчать статистичні дані, насамперед криза вплинула на металургійні підприємства України. За даними Світової сталевих асоціації, у вересні випуск сталі у світі зменшився на 3,2 %, тоді як в Україні – на 29,3 %. За підсумками 2008 р. обсяг випуску металургійної продукції в Україні відкотився до рівня 2005 р. У 2009 р. експерти прогнозують зменшення виробництва, у порівнянні з 2008 р. ще на 10–16%, а за деякими оцінками у 2009 р. вітчизняні металургійні підприємства будуть завантажені на 50 %, що приблизно відповідатиме рівню 1999 р. (табл.2) [4, 5].

Таблиця 2

Динаміка випуску металопродукції ГМК України за 2000-2009 рр.

млн. т.

	2000	2002	2004	2006	2007	2008 (оцінка)	2009 (прогноз)
Чавун	26,0	27,6	31,1	33,0	35,7	32,0	23,0
Сталь	31,8	34,1	38,7	40,9	42,8	38,3	29,0
Готовий прокат	22,5	26,4	32	34,4	36,2	32,3	24,0

За підсумками 2008 р., споживання металопродукату в Україні становитиме лише близько 8 млн. т. (табл. 3) [9]. Вітчизняні металургійні підприємства розмістили на внутрішньому ринку 5,6 млн. т прокату, імпортовано – 2,4 млн. т [6, 8]. У 2009 р., на фоні спаду в економіці й будівництві, споживання може зменшитись ще на півмільйона тонн. Втім, існують можливості аби збільшити внутрішній попит: інвестиції в інфраструктуру, в тому числі в межах підготовки до Євро-2012, можуть підняти рівень споживання металопродукції на 2-3 млн. т на рік.

Таблиця 3

Структура споживання металопродукату в Україні у 2007-2009 рр.

млн. т.

	2007	2008 (оцінка)	2009 (прогноз)
Внутрішні поставки	7,9	5,6	6,0
Імпорт	2,0	2,4	1,5
Загальне споживання	9,9	8,0	7,5

Криза в металургії спричинила спад у інших суміжних сферах. Очевидно, що наслідки кризи в гірничо-металургійному комплексі відчуває на собі залізничний транспорт, адже за рахунок перевезень вантажів ГМК формується основна прибуткова частина залізниці. За даними Мінтрансв'язку, продукція та суміжні перевезення ГМК для вітчизняних залізниць та морпортів становлять близько 50 % у загальній структурі перевезень вантажів (табл. 4) [3]. У вересні – жовтні 2008 р. металургійні підприємства, не маючи можливості реалізовувати свою продукцію на ринку, значно скоротили операції. В результаті, попит на послуги УЗ з перевезення металургійної сировини знизився на понад 40 %, продукції чорних металів – на понад 50 %. Знизилися також обсяги транзитних перевезень із Казахстану, Росії, Молдови.

Таблиця 4

Структура та динаміка перевезення вантажів залізничним транспортом  
за 9 місяців 2008 р. в Україні

Номенклатура	Частка у загальному обсязі перевезень, %	Темп приросту відповідно до аналогічного періоду 2007 р., %
Вугілля	24,4	10,4
Кокс	2,8	14,6

Нафта та нафтопродукти	3,3	-23,2
Залізні та марганцеві руди	18,0	6,5
Чорні метали	9,6	-2,3
Чорний металобрухт	1,6	2,5
Ліс	1,1	-3,6
Хімічні та мінеральні добрива	1,8	0,8
Зерно та продукція перемелу	3,1	81,7
Цемент	2,8	8,1
Будматеріали	15,6	-0,6
Інші вантажі	16,2	0,8
Усього	100,0	5,4

Загальні втрати від зниження обсягу перевезень в 2008 р. склали близько 1,1 млрд. грн. Невиконання у вересні 2008 р. підприємствами ГМК плану перевезень на 2,9 млн. т спричинило втрату доходів "Укрзалізниці" в обсязі 163,2 млн. грн. У жовтні недовантажено 2,14 млн. т, недоотримання доходів залізниць становило 143,9 млн. грн. [3].

Слід відзначити, що основними факторами зниження фінансових показників "Укрзалізниці" є значне скорочення обсягів перевезень вантажів, суттєве підвищення індексу оптових цін у промисловості та різкі коливання курсу гривні до іноземних валют. У результаті дії цих факторів видатки залізниці від звичайної діяльності зросли на 5,1 млрд. грн. – до 38,9 млрд. грн. (у фінплані на 2008 р. були закладені видатки в розмірі 34,6 млрд. грн.) [3].

В наш час стагнація економіки триває, і за найбільш оптимістичними прогнозами експертів поліпшення ситуації можливо очікувати не раніше II півріччя 2009 р. Крім того, в результаті невизначеності цін на газ у 2009 р. хімічна галузь практично зупинилася, а в металургії максимально скорочені потужності. Оскільки ці види діяльності забезпечують значну частку перевезень "Укрзалізниці", то на відновлення вантажних перевезень не слід розраховувати. Для "Укрзалізниці" ця проблема посилюється ще однією – це перехресне субсидування збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних. Подібні незаплановані втрати вже змусили підприємство заморозити багато інвестиційних проектів.

Однією з ключових проблем є відсутність взаєморозуміння між транспортниками і підприємствами ГМК, які не можуть досягти компромісу відносно цін на металопродукцію. "Укрзаліниця" знизилася тарифи на перевезення, розраховуючи на відповідне зниження цін на металопродукцію для своїх потреб (до 30 %). Проте внутрішні ціни металургів залишаються завищеними в порівнянні з експортними на 20-50%, а невелике їх зниження є вимушеним в умовах загального падіння попиту.

Так, аналізуючи динаміку зміни вартості металопродукції з початку жовтня по кінець листопада 2008 р. для внутрішніх споживачів, слід відзначити, що в цілому падіння складає приблизно 10%. Втім, це зниження, головним чином, зумовлено загальним падінням попиту на металопродукцію і є більшою мірою вимушеним. Відсоткове падіння рівня цін з початку жовтня по

кінець листопада 2008 р. в середньому складає: чорний металопрокат – 12,45 %, листовий металопрокат – 8,9 %, труби – 8,34 %. Фактично в порівнянні з минулим роком вартість продукції для потреб "Укрзалізниці" зросла в середньому в 1,5 раза [3]. Так, порівнюючи динаміку зміни цін основних металовиробників в період з 21 жовтня по 1 листопада 2008 р., можна зазначити, що коли вартість коліс, катанки, балок і швелерів, сталі та підшипників залишилася незмінною, то ціна на магістральну частину, раму бічну, балку надресорну, рейки і іншу продукцію збільшилася. Так, на 21 жовтня 2008 р. магістральна частина для "Укрзалізниці" коштувала 1359,7 грн., а станом на 1 листопада того ж року – 1769,8 грн., вартість рейки Р65 змінилася за цей же період з 5409,3 грн. до 6600 грн. [3; 4; 8]. При цьому, лише з Керченського і Дніпропетровського стрілочних заводів вартість стрілочних переводів на 1 листопада порівняно з 1 серпня 2008 р. знизилася на 13 %. Не зважаючи на те, що деякі зрушення у співпраці між металургами і залізничниками є, проте ефективної і повномасштабної координації загальних зусиль на взаємовигідних умовах поки не спостерігається.

Зниження цін на продукцію металургів може стимулювати збут в умовах кризи на вітчизняному ринку, адже саме "Укрзалізниця" є основним вітчизняним клієнтом гірничо-металургійного комплексу. Для металургів зниження вартості продукції все ж таки вигідніше, ніж зростання цін на вантажоперевезення. Так, для сталеливарних компаній підвищення залізничних тарифів призводить до значного збільшення собівартості металопродукції, оскільки тариф збільшується не тільки для перевезення металу, але й сировини. Тому зниження цін на металопродукцію для "Укрзалізниці" на 10 – 15 % при збереженні тарифів буде вигідним металургам.

**Висновки.** Таким чином, взаємна і повноцінна співпраця українських залізничників і металургів є умовою їх виживання та збереження стійкості національної економіки в умовах економічної кризи, що передбачає наступне:

1) взаємовідносини між вітчизняним гірничо-металургійним комплексом України та "Укрзалізницею" треба розглядати як систему зі зворотнім зв'язком;  
2) партнерські відносини між "Укрзалізницею" і вітчизняними металургами повинні виходити на новий якісний рівень;

3) взаємодія залізничного та металургійного комплексів не повинна мати вибіркового характеру, вони зобов'язані розвиватися комплексно;

4) дотримання принципу рівнозначних цінових знижок між сторонами може позитивно позначитися на їх розвитку, адже нинішня співпраця має приватний характер, а вітчизняна економіка потребує ефективної і повномасштабної координації загальних зусиль;

5) оскільки "Укрзалізниця" є найбільшим вітчизняним споживачем продукції ГМК, то зниження ціни на металопродукцію для неї на 10–15 % при збереженні існуючого тарифу на перевезення дозволить підвищити збут металопродукції.

Отже, підсумовуючи, слід відмітити, що головним напрямом взаємодії залізничного транспорту та металургійного комплексу України є дотримання принципу конструктивної гнучкості, що передбачає координацію цінової

політики. Дотримання цього принципу, разом із вирішенням внутрішніх проблем кожного комплексу окремо, може гарантувати встановлення балансу інтересів сторін та позитивно вплинути на розвиток залізничного транспорту та вітчизняних металургійних підприємств.

#### Література:

1. Бир С. Кибернетика и менеджмент. 2-е издание. / С. Бир. – М.: Едиториал УРСС, 2006. – 280 с.
2. Вітлінський В.В. Моделювання економіки: навч. пос. – [Друкге вид. без змін]. – К.: КНЕУ, 2007. – 408 с.
3. Віртуальний прес-центр Укрзалізниці [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uzinfo.net/ua>.
4. Міністерство промислової політики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://industry.kmu.gov.ua/control/uk/index>.
5. Статистична інформація [Електронний ресурс] / Державний комітет статистики України; ред. О. Г. Осауленко. – Офіц. веб-сайт. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
6. Українська асоціація металоторгівців [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uam.com.ua>.
7. Українська асоціація підприємств чорної металургії “УкрМет” [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrfer.org.ua>.
8. Український державний інформаційно-аналітичний центр моніторингу зовнішніх товарних ринків Держзовнішінформ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: (<http://www.ukrdzi.com>)
9. Шевченко Н. Игра на выживание / Н. Шевченко // Бизнес. – 2008. – № 45 (824). – С.116-118.
- 10.

#### Аннотация

### **ВЛИЯНИЕ МИРОВОГО ФИНАНСОВОГО КРИЗИСА НА СОСТОЯНИЕ И ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО И МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСОВ УКРАИНЫ**

***Пономарева Т.В., соискатель***

*Харьковский национальный университет имени В.Н. Каразина*

Рассмотрены основные моменты сотрудничества металлургического и железнодорожного комплексов Украины в условиях кризиса. Определены ключевые направления взаимодействия этих видов деятельности для преодоления промышленного кризиса.

**Ключевые слова:** металлургический комплекс; железнодорожный транспорт, мировой финансовый кризис, промышленный спад.

## Summary

### **INFLUENCE OF WORLD FINANCIAL CRISIS ON THE STATE AND CO-OPERATION OF RAILWAY AND METALLURGICAL COMPLEXES OF UKRAINE**

***Ponomareva T., competitor***

*V.N. Karazin Kharkiv National University*

The basic points of collaboration of domestic metallurgical complex and railway transport under the conditions of crisis are considered. The key trends of co-operation between these types of industries for overcoming of industrial crisis are determined.

**Keywords:** metallurgical complex; railway transport, world financial crisis, industrial crisis.